Berlinul în ruine este «curățat» stradă cu stradă. Ultimele puncte de rezistență naziste se prăbușesc

— Ăsta-i regulamentul prizonierilor. Dezbracă-te!

Colonelul Murphy, în cele cîteva minute cît a discutat cu Himmler, nu pare că a procedat — e tot ce se poate spune mai puțin — ca un fin psiholog. Dealtfel, nu există prea multe amănunte despre această întîlnire. Versiunea oficială afirmă — ceea ce e desigur adevărat — că medicul a căutat să cerceteze cavitatea bucală a prizonierului și că, atunci cînd i-a cerut să deschidă gura, Himmler a spart o capsulă pe care o ținea ascunsă între doi molari. Tot ce i s-a administrat: vomitive, spălături stomacale n-au ajutat să-l salveze. Reichsfuhrerul S.S. Heinrich Himmler a reușit să se sinucidă. Murphy l-ar fi putut împiedica? În orice caz i s-a reproșat foarte mult că, procedînd cum a procedat, acuzatul vedetă al procesului criminalilor de război n-a putut fi prezent în incinta tribunalului de la Nürnberg. Peste două zile, patru subofițeri ai serviciului secret britanic au ridicat cadavrul și l-au îngropat, în mod discret, undeva în landul Luneburg. Locul mormîntului nu va fi niciodată dezvăluit.

Dar vînătoarea nu s-a terminat încă.

Seyss-Inquart s-a întors pur și simplu acasă la el. Aici l-au găsit canadienii, în halat și papuci, ațipit în fața căminului, unde ardeau mai mulți butuci. În luna iunie, Joachim von Ribbentrop va cădea și el în mîinile aliaților. Ministrul afacerilor externe al Reichului, amintindu-și că-și începuse viața ca reprezentant al marilor firme de șampanie franțuzească și al vinurilor de pe văile Rinului, s-a dus la Hamburg și a bătut la ușa a doi negustori care, din fericire, n-au dispărut în vîltoare.

— Mă recunoașteți? Sînt ministrul von Ribbentrop. Trebuie să obțin ceva de lucru, căci am o misiune importantă, capitală, care privește viitorul Germaniei...

— Unde puteți fi găsit?

— Ca să nu atrag atenția, am închiriat o cămăruță la mansardă.

A doua zi, patru polițiști militari sparg ușa mansardei. «Ministrul» e într-o companie plăcută.

— Doamna n-are nici un amestec! o apără von Ribbentrop.

— Doamna să se îmbrace și să ne urmeze.

În buzunarul lui von Ribbentrop, inevitabila fiolă cu cianură și trei scrisori adresate lui Montgomery, Eden și Vincent (sic!) Churchill. Ciudată zăpăceală din partea unui ministru de externe, chiar dacă nu-și mai îndeplinea funcția.

Altă captură extraordinară: aceea a lui von Schirach[38], FührerulTineretului hitlerist. Ascuns sub numele de Falk, el reușise să găsească un post de interpret la un serviciu al armatei americane. Dar această situație îi devine la un moment dat insuportabilă: suferă de insomnii, nu mai are poftă de mîncare, are amețeli. Așa că preferă să se denunțe.

— Doar un tribunal îmi va face dreptate.

Schirach fusese dat dispărut după bătălia Berlinului. Pentru autoritatea militară, această subită înviere e o «glumă proastă». De aceea, vor trebui să treacă zece ore de interogatorii pînă ce ofițerul britanic de informații să se lase convins de mărturia lui Schirach.

În sfîrșit, la 23 iunie, sovieticii pun mîna și pe amiralul Raeder[39], într-un cartier periferic al Berlinului. El va fi uluit cînd i se va spune că-i urmărit pentru crime de război.

Vînătoarea s-a terminat.

Cu Rudolf Hess, deținut încă din 1941 de englezi, aliații se pregătesc să aducă douăzeci și unu de acuzați în fața tribunalului Istoriei, la unul din cele mai mari și mai senzaționale procese care s-au desfășurat vreodată.

---

38) Baldur von Schirach (n. 1907), șeful Tineretului hitlerist (1933), guvernatorul Vienei (1940—1945); condamnat la Nürnberg la 20 ani închisoare, eliberat în 1966 (n.tr.)

39) Erich Raeder (1876—1960), mare amiral, comandant șef al marinei germane (1935), înlocuit cu Dönitz în 1943, condamnat la detențiune pe viață la Nürnberg, eliberat în 1956 (n.tr.)

Prezentare, note și traducere de Paul B. Marian (după Christian Bernadac)

Trenurile

De la „trenurile cu reacţie“ la „trenurile rachetă“ supersonice

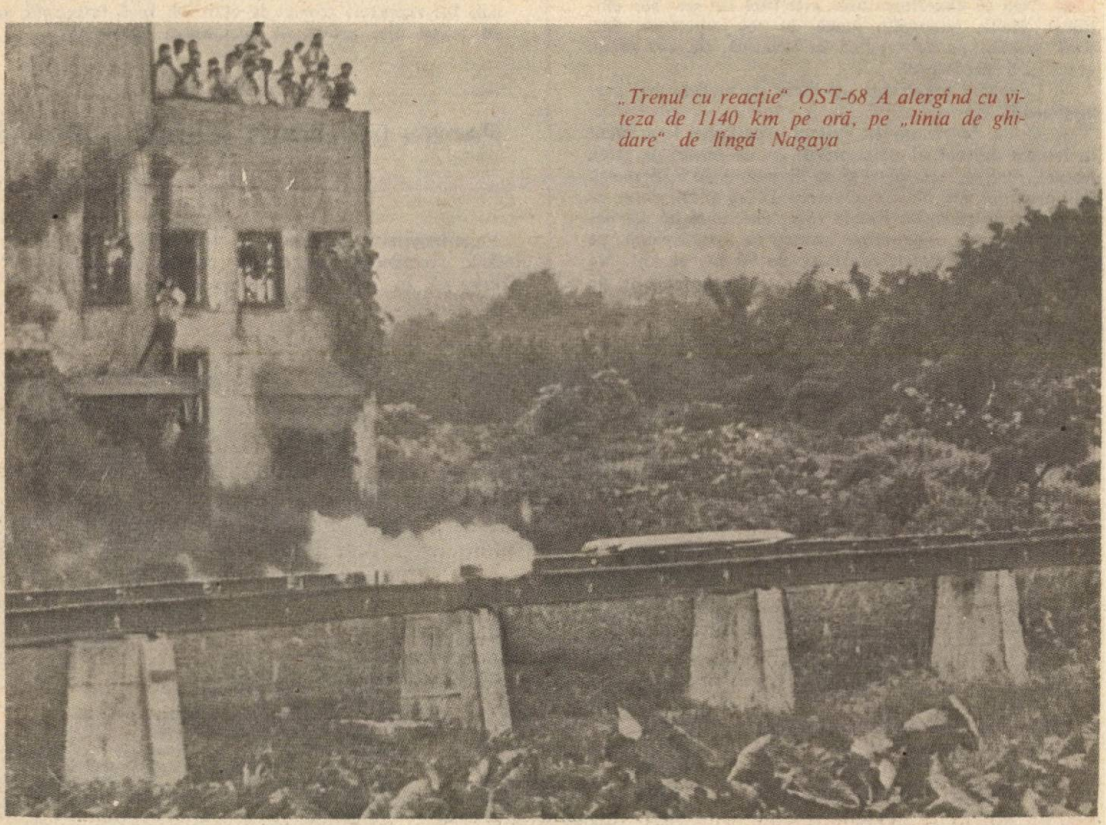
viitorului

Au trecut doar ceva mai mult de o sută de ani de cînd majoritatea japonezilor călătoreau pe jos şi le trebuiau — desigur celor tineri şi vînjoşi — peste zece zile să străbată distanţa de 500 kilometri dintre Tokio şi Osaka. Nu exista practic nici o altă soluţie deoarece primul tren a circulat, în Japonia, în 1872, pe distanţa de 29,1 kilometri, între Tokio (gara Shinbashi) şi Yokohama, cu viteza de 32,9 kilometri pe oră.

Acest „vapor terestru“, cum îl porecliseră japonezii, era curiozitatea cea mai mare a zilei, atrăgînd nu numai în cele două gări, dar şi pe parcursul liniei ferate, mii de oameni care-l aşteptau, uneori nopţi întregi (cum scria periodicul „Mainichi Daily News“, citînd presa vremii) să-l vadă alergînd zgomotos pe şinele de fier. Ceea ce-i şoca pe cei mai mulţi era „viteza uluitoare“. „Am închis ochii şi ne-am astupat urechile cu ambele mîini cînd „vaporul terestru“ venea spre noi pufăind pe coş fumul negru“ şi „numai după ce a trecut am deschis ochii şi ne-am spus unii altora cît eram de surprinşi de viteza“ mare a trenului, scriau ziarele vremii în reportajele lor despre această minune a transporturilor terestre.

În intervalul celor 110 ani scurşi de la punerea în funcţiune a primului tren, transporturile feroviare nipone au făcut progrese mari. Astăzi, în arhipelag circulă vestitele trenuri Hikari cu viteze de pînă la 250 km pe oră, care le permit să străbată distanţa Tokio—Osaka în circa trei ore. Este un salt important în transporturile feroviare, comparativ cu anul 1872. Ele au rămas, totuşi, în urmă faţă de transporturile aeriene. „Concorde“ a transportat deja pasageri cu de două ori viteza sunetului „rămînînd la sol“ nu din motive tehnice, ci mai de grabă din cauza concurenţei acerbe dintre producătorii şi utilizatorii avioanelor cu reacţie pentru pasageri şi transportul de mărfuri.

Cele mai rapide trenuri din lume vor deveni, dacă nu chiar au şi devenit, învechite şi depăşite sub raportul necesităţii de a realiza viteze tot mai mari. De aceea, nu va mai trece mult pînă ce ele vor fi înlocuite de trenuri mult mai rapide. Aceasta este convingerea profesorului japonez Kyunojo Ozawa, de la Universitatea Meijo din Nagoya. El susţine că, aşa cum s-a realizat visul omului de a călători în spaţiul cosmic, va veni, fără îndoială, vremea în care se va circula cu trenuri capabile să depăşească viteza sunetului. Profesorul îşi bazează afirmaţiile pe o serie de experimente făcute cu un tren supersonic pe poligonul experimental al Universităţii Meijo, de la periferia oraşului Nagoya. Împreună cu profesorii Akiyoshi Banno şi Chizo Imura şi sprijinit de un grup de studenţi eminenţi şi entuziaşti, Ozawa a făcut, începînd din 1959, numeroase experienţe cu mai multe modele de trenuri. Expert în construcţia de avioane şi rachete, dar şi înţelegînd dezavantajele vitezei reduse a mijloacelor de transport terestru, Ozawa s-a angajat în realizarea unor trenuri foarte rapide. Adesea, zborul cu avionul dintr-o ţară în alta, spune el, ia o oră sau două iar distanţa de la aeroport în centrul oraşului ia uneori mai mult de o oră.



„Trenul cu reacţie" OST-68 A alergînd cu viteza de 1140 km pe oră, pe „linia de ghidare" de lîngă Nagaya

Trenurile viitorului

Trenurile viitorului

Acasă la Ozawa

Pe Kyonojo Ozawa l-am vizitat la Universitatea Meijo din Nagoya, cu cîţiva ani în urmă. A fost surprins că un ziarist venit tocmai din România se interesează de trenurile sale. Am avut o convorbire mai îndelungată în cursul căreia profesorul mi-a explicat, cu creionul în mînă, ce înseamnă „sonic glider", „tren rachetă", vitezele cu care ar fi capabil acesta să circule. Mi-a prezentat şi un film cu experienţele făcute de domnia sa, în care modelele experimentale se deplasau cu viteze uluitoare, greu de urmărit cu ochiul liber chiar şi pe ecran.

— Puneţi accent mai mare pe conceperea trenurilor viitorului şi proiectării lor sau pe experimentarea unor modele la scară mai redusă?

— Cred că experimentarea este încă cel mai bun sfătuitor. Ideile, concepţia joacă un rol important, dar, dacă acestea nu se verifică în practică, nu sînt bune, precizează profesorul.

— Cam cîte experienţe aţi făcut cu modele mai perfecţionate?

— Multe, foarte multe. Primul experiment l-am făcut în terenul agricol al universităţii cu un model de „tren linear", lung de 1,1 metri şi cu diametrul de 0,25 metri. Era construit din plastic, cîntărea 11 kg şi era dotat cu un motor de rachetă. Pus în funcţiune, modelul s-a deplasat deasupra unor stîlpi, înşiraţi în linie dreaptă, pe distanţa de 200 metri, cu viteza de 50 km pe oră. Nu era o viteză mare, dar am considerat experimentul un succes pentru că era primul de acest fel.

— Ce s-a întîmplat în continuare?

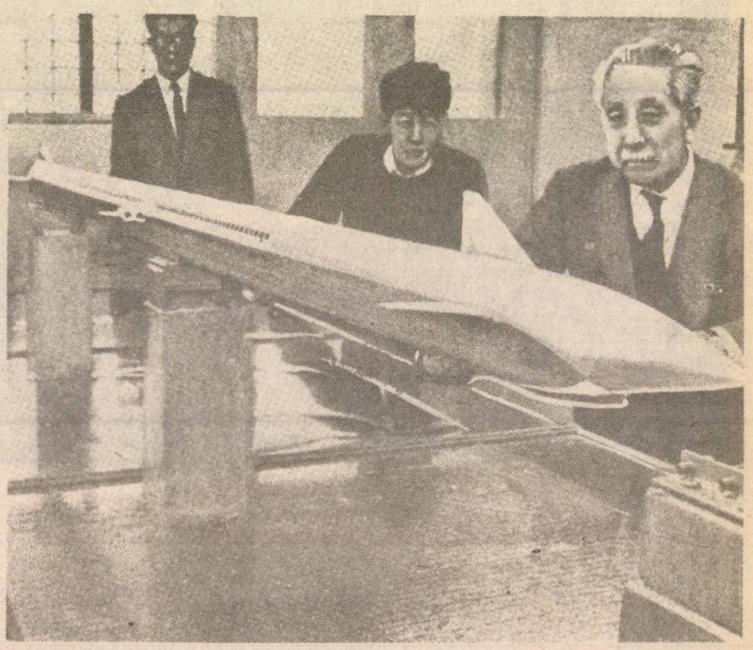
— La al doilea experiment, făcut în anul următor, am obţinut viteza de 500 km pe oră. De atunci viteza a crescut cu fiecare experiment nou.

Discutînd despre aceste experimente, am aflat că, prin martie 1968, Ozawa a construit o „linie de ghidare" alcătuită din 233 de piloni amplasaţi la distanţe egale unii faţă de alţii şi avînd în vîrf nişte role-rulmenţi. Această „linie de ghidare" era dreaptă, cu urcuşuri şi coborîşuri uşoare şi cu cotituri destul de accentuate. Trenul pe care Ozawa l-a lăsat să alunece pe aceşti piloni era exact replica trenului supersonic la care visa el, denumit OST—68A (Ozawa Supersonic Train — 68A). Era dotat cu trei motoare de rachetă, amplasate în coada trenului şi alimentate cu combustibil solid pe bază de nitroglicerină. Fiecare motor dezvolta o putere de 350 kgs şi funcţiona 1,6 secunde. Pus în funcţiune, modelul a străbătut întreaga distanţă în 1,74 secunde, la viteza de 1140 km pe oră sau Mach 0,93.

— A alergat aşa de repede, îşi amintea Ozawa, că unii fotoreporteri trimişi de ziare să facă fotografii nu au reuşit nici măcar să declanşeze aparatele.

Pentru un „sonic glider" adevărat

Experimentarea cu succes a modelului OST—68A a întărit încrederea colectivului condus de profesorul Ozawa că, în orice moment, un asemenea tren poate fi



Profesorul K. Ozawa şi doi colaboratori ai săi lîngă macheta „trenului cu reacţie" OST-68 A.

construit şi pus în exploatare, că nu trebuie să fie dotat, deocamdată, cu motoare de rachetă, ci cu motoare cu reacţie de tipul celor folosite de avioanele cu reacţie DC8. În acest fel, viteza trenului OST—68A ar fi limitată la 980 km pe oră (Mach 0,8), adică destul de mult sub viteza sunetului pentru a nu se cauza un şoc al pragului sunetului. La o asemenea viteză, distanţa dintre Tokio şi Osaka ar putea fi străbătută în 35 de minute. Ar fi cam viteza cu care zboară în prezent avioanele moderne, dar care nu prezintă o siguranţă totală de zbor. Cam 80 la sută din numărul catastrofelor aeriene se petrec la decolare şi aterizare, iar în condiţii meteorologice dificile riscul creşte şi mai mult. În afară de aceasta, avioanele lasă pasagerii departe de oraşe, în timp ce „trenurile cu reacţie" pornesc din centrele oraşelor şi ajung tot în centrele acestora, nemaifiind nevoie de ore întregi pentru transportul din oraş la aeroport şi invers.

L-am rugat pe profesorul Ozawa să-mi descrie un tren OST-68A, aşa cum l-ar vedea el pus în funcţiune, în viitor.

— Acest tren — spune Ozawa — va avea o lungime de 220 metri şi va putea transporta 1000 persoane. Va alerga pe piloni amplasaţi la distanţe de 25 m unii de alţii. În vîrful fiecărui pilon s-ar afla un dispozitiv cu role-rulmenţi. Trenul ar aluneca pe aceste role în direcţia liniei formate de piloni, evitîndu-se în mare măsură frecarea existentă în cazul şinelor de cale ferată obişnuită, ceea ce permite realizarea vitezelor mari. El ar fi pus în mişcare şi scos din staţii şi oraşe prin învîrtirea cu ajutorul electromotoarelor a rolelor de pe pilonii principali, amplasaţi din 100 în 100 de metri. După ce trenul iese din oraş şi prinde viteză, în zonele rurale, intră în funcţiune motoarele cu reacţie, imprimîndu-i viteza de 980 km la oră. Pilonii principali, dar şi cei dintre ei, amplasaţi din 25 în 25 de metri, vor juca rolul de suport al trenului, dar şi de ghidare a lui, adică exact rolul jucat în prezent de cele două şine de cale ferată întinse pe pămînt.

O altă calitate a acestui tren este, după părerea lui Ozawa, aceea că cheltuielile de construire a „liniei de ghidare şi de sprijin" a „trenului cu reacţie", formată din piloni, cum arătam mai sus, sînt mult mai mici, iar linia se construieşte mai uşor, fără să ridice probleme tehnice deosebite şi salvîndu-se mari suprafeţe de terenuri agricole. Mai mult. Liniile de cale ferată obişnuite sau autostrăzile, construite deja, se pot uşor converti în „linii de ghidare" a noilor „trenuri cu reacţie". Poate că cele mai bune pentru acest scop sînt liniile ferate ale Noului Tokaido pe care circulă trenurile Hikari, deoarece acestea sînt mai drepte, curburile nu sînt aşa de arcuite, ceea ce conferă condiţii ideale pentru circulaţia în siguranţă, la viteze atît de mari, a „trenului cu reacţie".

După părerea profesorului Ozawa, un asemenea tren OST—68A ar trebui să aibă următoarele caracteristici: lungime 220 metri, diametrul fuselajului 5 metri, 4 motoare turboreactoare cu o putere de cîte 10 000 kgs fiecare, 1000 de locuri în 8 compartimente a cîte 125 de locuri fiecare, capacitate de bagaje 100 tone, greutate totală a trenului 350 tone. Trenul s-ar deplasa în curbe maxime de 2500 metri, ca şi Hikari, cu viteza de 980 km pe oră.

Întrebat dacă pasagerii nu vor avea ameţeli la această viteză, Ozawa a precizat că este suficient doar să ne gîndim la avioanele cu reacţie în care nimeni nu mai intră în panică în timpul zborului. Dacă se elimină decolările şi aterizările care au nevoie de piste lungi de pînă la 3 kilometri, nici un călător cu avionul nu se plînge de lipsă de confort. „Trenul cu reacţie" se va opri printr-o frînă de aer.

Cît priveşte confortul din interiorul „trenului cu reacţie", în fuselajul acestuia va fi spaţiu mult mai mare decît în avion şi nu se va mai pune problema greutăţii bagajului transportat de fiecare pasager. Cei ce doresc îşi pot transporta, cu acelaşi tren, chiar şi automobilul, urmînd ca după 35 de minute să circule pe străzile oraşului Osaka cu aceeaşi maşină cu care circulaseră de pildă în Ginza, la Tokio, cu nici o oră mai înainte. În tren pot fi amenajate şi încăperi speciale destinate celor ce au nevoie de birouri, în timp ce călătoresc, pentru a lucra.

Trenul rachetă

Experimentarea cu succes a modelului OST—68A a adus satisfacţia şi certitudinea realizării acestuia. De aceea Ozawa şi echipa sa au lăsat realizarea propriu-zisă a proiectului pe seama oamenilor de afaceri şi autorităţilor feroviare nipone şi s-au lansat în noi experimentări ştiinţifice pentru realizarea unor trenuri cu viteze şi mai mari. Ei au trecut la elaborarea modelului unui tren care să depăşească viteza sunetului.

— Credeţi că va fi posibil? — l-am întrebat pe profesorul Ozawa.

— Credem că îl putem realiza cu succes. Am construit deja un model pe care l-am experimentat cu rezultate promiţătoare. Mergînd pe căile deschise de experimentările anterioare cu „trenul cu reacţie", am reuşit să obţinem cu un model perfecţionat, dotat cu motoare de rachetă, viteza de 2430 km pe oră, adică Mach 1,98, de aproape două ori viteza sunetului. Această reuşită ne dă dreptul — susţine Ozawa — să credem că cel puţin teoretic este posibilă realizarea „trenului rachetă". Mai este nevoie, însă, de foarte multe experienţe pentru a se perfecţiona proiectul de realizare a lui.

De atunci s-au făcut numeroase experimentări. Dacă acest „tren rachetă" se va realiza, el va umbri chiar şi „trenul cu reacţie" OST—68A, deoarece va străbate distanţa Tokio—Osaka doar în 15 minute.

Milioanele de călători de pe Noul Tokaido — cel al liniei pe care circulă trenurile Hikari — din Japonia de astăzi aşteaptă cu interes punerea în practică a noilor trenuri care să concureze cu succes vitezele aeronavelor cu reacţie ce străbat în prezent văzduhul. Cînd se vor realiza asemenea trenuri este greu de prevăzut deoarece costul lor este foarte ridicat.

Florea Ţuiu

Trenurile viitorului

Despre „globuri cereşti“ şi baloane

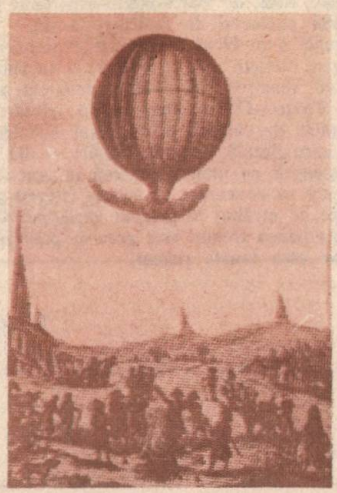
Poate fi nostalgie numai. Poate fi încăpăţînarea omenească de a-şi învinge propriile performanţe. Poate fi şi sport, ca atîtea altele. Poate fi romantism într-o epocă de tehnică ultrasofisticată. Sau pot fi toate acestea la un loc.

Aşa cum unii se încăpăţînează să traverseze oceanele în iahturi sau bărci, alţii doresc să străbată mult mai primejdiosul ocean aerian. Există o tradiţie. Baloanele, cu sau fără om, zboară de două sute de ani. Au surprins, au uimit, s-au pus în ele multe speranţe, dovedite prea mari, au fost abandonate, neglijate, uitate, au revenit periodic sub alte forme, pasionaţi s-au găsit întotdeauna pentru zboruri mai scurte sau mai lungi, atîrnînd în nacela suspendată de o sferă plină cu aer. Jules Verne le-a dat gloria şi nemurirea. Mark Twain le-a dat candoarea. Că recunoaştem sau nu, fiecare ne-am visat, la o anume vîrstă, participînd la grozave peripeţii cu Tom Sawyer şi Huck Finn.

„Las reuşita generaţiei viitoare“

Din 1906 se organizează anual o competiţie a baloanelor. A iniţiat-o James Gordon Bennett, fondatorul ziarului care se numeşte astăzi „International Herald Tribune“. În 1908 s-a atins şi o performanţă rară: 73 de ore de zbor. În 1983, competiţia, desfăşurată la sfîrşitul lunii iunie, avea un mărturisit caracter aniversativ: două secole de la primul zbor cu balonul. Dar evenimentul a fost trist, chiar tragic.

Primul zbor la Vidalon -lès-Annonay. Spre deosebire de ceea ce e înfăţişat în această stampă de epocă, cei 1800 „nasturi“ care închideau „globul celest“ erau dispuşi orizontal şi nu vertical



Participau echipaje din multe ţări: pasionaţi care îşi construiesc singuri baloanele umplute cu heliu; despre isprăvile solitare ale multora lumea a auzit din timp în timp. Mai întîi, însă, vremea a fost potrivnică: ploaie, uneori în rafale, şi vînturi puternice. 15 echipaje abandonează. Rămîn în competiţie trei echipaje americane şi unul elveţian. Concursul de durată se desfăşura în sudul Germaniei federale. De la Bad Kissinger, telexurile au început să transmită ştirile îndoliate: Max Anderson şi Don Ida s-au prăbuşit, pierzîndu-şi viaţile.

Unii şi-l amintesc pe Maxie Leroy Anderson: un milionar american de 48 de ani, din Albuquerque, New Mexico. N-a avut altă pasiune mai mare ca baloanele. Între 11 şi 17 august 1978, a traversat în balon Atlanticul — 5149 km cu „Double Eagle II“. Plecase de pe ţărmul statului Maine, a ajuns în Franţa după 137 ore. Celebritatea care se revărsase cu decenii în urmă asupra lui Charles Lindberg îl onora acum pe el: reuşise prima traversare în balon. În mai 1980, a traversat, împreună cu fiul său Chris, continentul american. 5 043 km, însă o călătorie mai puţin primejdioasă. În anul următor, vrea să înconjoare lumea în balon. Pleacă de la Luxor, Egipt, spre India, în februarie 1981. Nu reuşeşte să treacă peste munţii Himalaya. Încearcă din nou peste cîteva luni, dar zborul se încheie după cîteva ore, lîngă New Delhi. Balonul avea un nume predestinat performanţelor: „Jules Verne“. În noiembrie 1982, se ridică din nou în aer, de lîngă Rapid City, în Dakota de Sud. După cîteva ore se opreşte în Ontario. De fiecare dată — defecţiuni. „Am încercat de trei ori — declară cu amărăciune Anderson. De fiecare dată, am avut necazuri cu balonul. E prea mult. Nu-mi place să cedez. Dar cred că e mai bine să fii înţelept. Las reuşita generaţiei viitoare“.

Îl însoţise, în cele mai multe din zborurile sale, Don Ida, 49 de ani, un american de origine japoneză. În 1978, zburase peste Alpi, din Elveţia în Italia.

Dar, de la marea aniversare a anului 1983, nu puteau lipsi nici unul. Nici nu se puteau lăsa învinşi de condiţiile meteorologice. Şi-au luat zborul, în ciuda vîntului foarte puternic, s-au decis, la un moment dat, să aterizeze, s-au apropiat de pămînt. Balonul nu s-a desprins de gondola cu cei doi aeronauţi, a luat înălţime săltînd cu el şi gondola. La 130 de picioare deasupra solului, balonul s-a desprins în sfîrşit. Ultima defecţiune. Fracturile celor doi au fost mortale. Balonul a fost găsit la vreo şase kilometri, prins într-un copac.

„Réveillon" zboară peste Paris

Primejdiile vor fi fost şi mai mari în urmă cu două veacuri, cînd se înălţau ici-colo, întrucîtva la concurenţă, baloanele. Nici măcar nu erau numite baloane, ci „globuri cereşti". La 4 iunie 1783 — aproximativ la orele cinci după amiază, spun arhivele — pe cerul cenuşiu de la Vidalon-lès-Annonay s-a ridicat un „glob" făurit de fraţii Joseph şi Etienne Montgolfier. Îl numiseră „Séraphine", avea 11 metri în diametru, era confecţionat din fîşii de pînză albastră şi roşie, care alternau. Dus de un vînt uşor, „globul" s-a ridicat şi a rămas în aer cîteva minute bune, înainte să cadă într-o vie la 2,4 km depărtare. Pe jumătate sfîşiat şi ars, nu putea fi recuperat. Fusese umplut cu hidrogen, gazul cel mai uşor identificat pe atunci (englezul Cavendish, în 1766). Baronul de Breteuil, ministru al Casei regelui Louis XVI, îi cere lui Condorcet, secretarul Academiei, să-i invite pe fraţii Montgolfier la Paris, pentru o demonstraţie în faţa regelui.

„Concurenţa" nu lipsea. Fraţii Anne-Jean şi Nicholas Robert construiau şi ei „globuri celeste", însă mult mai mici. Cu unul avînd un diametru de 3,88 m au şi reuşit „premiera" pariziană: la 27 august, balonul lor s-a înălţat de pe Cîmpul lui Marte; a căzut, 45 minute mai tîrziu, la 16 km depărtare, în satul Gonesse. Dar gloria o vor obţine Montgolfierii, ceva mai tîrziu.

Aceştia îşi încheie, între timp, confecţionarea balonului lor gigantic: de formă biconică, de aproximativ 24 metri înălţime şi 13 m diametru, decorat cu aur pe un fond albastru, din bumbac ignifugat în interior cu o vopsea specială, „Réveillon" urma să se înalţe la 19 septembrie, la Versailles. Cu atîţia străini încă în oraş (la 3 septembrie se ratificaseră tratatele care au consacrat sfîrşitul războiului independenţei americane), zborul n-ar fi făcut decît să crească gloria Franţei. Dar, cu o săptămînă înainte, îmbibat de apa ploilor torenţiale, „globul" se deşiră. E reparat la timp, dar proporţiile sînt mai modeste: doar 18 pe 13 metri. În ziua stabilită, într-o vineri, după semnalul de bombardă, globul e umplut cu aer cald, i se agaţă greutăţi stabilizatoare şi o cuşcă cu o oaie, un cocoş şi o raţă. O sută de mii de persoane asistă la înălţarea maiestuoasă a balonului. Cînd atinge 140 m, începe să coboare. Zborul se termină după opt minute, într-un stejar aflat la 3,4 km depărtare. Fusese demonstrat că „globul ceresc" poate ridica greutăţi. Rămînea de construit şi „globul" care să poarte un om.

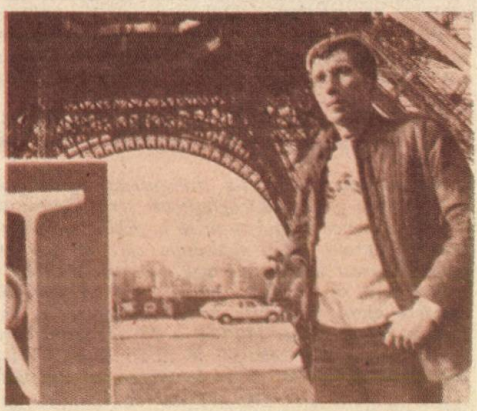
Va fi un balon uriaş, cu o capacitate de aproape 2000 metri cubi, 23,30 m înălţime şi 15,30 m diametru. Inte-

Turnul Eiffel... de vînzare

De astă dată, o veche farsă devine realitate: „turnul Eiffel este vîndut, turnul Eiffel se vinde". „Este de necrezut" — admite Jean Kardas, un om de afaceri căruia nu îi lipseşte curajul şi, ca dovadă, se lansează să „exporte" din vechea glorie naţională franceză tăiată în prealabil în bucăţi de 280 de grame.

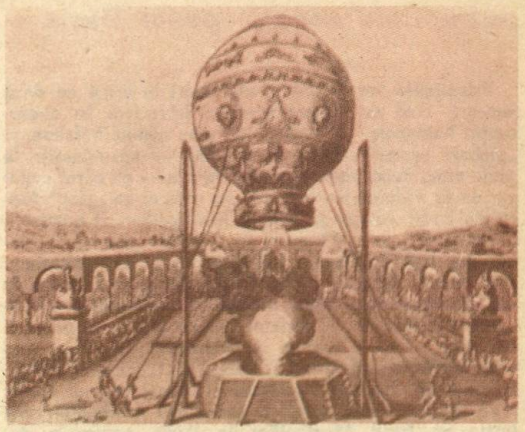
Totul a început într-o toamnă. Kardas, în imaginea alăturată, îşi petrecea vacanţa în regiunea Drôme, cînd a primit apelul emoţionat al unui prieten: „Alo! se vînd bucăţi din turnul Eiffel..." Omul nostru se decide, aproape fără ezitare: „A vinde capodopera lui Eiffel este fără îndoială o bună afacere". Cîteva zile mai tîrziu, Kardas se prezintă pe şantierul din Champs-de-Mars, unde o întreprindere de reparaţii se pregăteşte să uşureze turnul de un excedent de oţel pentru a-i reda o nouă tinereţe. Negocierile sînt dificile: fierăria aparţine societăţii noi de exploatare a turnului Eiffel, care a decretat că grămada de bare mici de oţel, rezultată din „lifting" e mai util să fie folosită în furnalele înalte din Lorena, unde va fi redusă la starea vulgară de lingouri de 30 de centimetri kilogramul. „Se poate, gîndeşte Kardas, lăsa un exemplar celebru al culturii franceze într-o stare atît de tristă?".

Atunci inventează o istorioară: soţia sa, sculptor cu idei cît se poate de originale, visa să utilizeze fierul devenit celebru pentru una din operele sale. Astfel, Kardas va salva de la fontă 15 tone de... turn Eiffel. După tăiere şi polisare, barele de 280 de grame — în format de prespapier — au fost introduse în plastic şi comercializate, apoi, în Statele Unite şi Japonia, la preţul de 80 de dolari „bucăţica" de turn Eiffel.



Ana Bedelean

„Globul celest" de azur și aur care, la 21 noiembrie 1783, s-a înălțat cu primii oameni: marchizul François D'Arlandes și chimistul și fizicianul François Pilâtre de Rozier. Desenul a fost făcut după natură de Desrais



riorul va fi acoperit cu vopseaua ignifugă. Exteriorul — cu semnele zodiacale, „L"-ul dublu al regelui, intercalat de scutul Minervei și capul Meduzei, iar în partea inferioară — capete de lei, patru vulturi mari și frunze de laur. Mai jos era fixată o balustradă acoperită cu o pînză roșie, cu franjuri aurite.

Vor fi doi pasageri: marchizul Francois d'Arlandes, maior de infanterie, 41 de ani, care îl cunoscuse pe Joseph Montgolfier la colegiul iezuit din Toulon; și Francois Pilâtre de Rozier, chimist și fizician, 27 ani, care s-a propus ca navigator în „Le Journal de Paris".

Zborul a fost fixat inițial pentru 20 noiembrie. A fost aminat pe a doua zi, datorită timpului nefavorabil. „Globul" se numea tot „Réveillon". Urcat pe un fel de eșafod care să-i permită umplerea cu aer cald, „globul" n-a fost scutit de necazuri. O rafală de vînt l-a lovit zdravăn de unul din catargele de manevră. „Réveillon" s-a deșirat în bună parte. Au urmat două ore de muncă asiduă, încheiate cu refacerea balonului.

La orele 13,54, sfera de azur, de care atîrnau d'Arlande și Pilâtre (fiecare în cîte un coș, de o parte și de alta, așezați simetric, pentru echilibru), și-a luat zborul. A traversat Parisul de la vest spre est, la vreo 1 000 metri înălțime, și a aterizat lîngă o moară de apă. Cei care urmăriseră zborul au sosit după un timp în ajutor. Totul decursese bine. Începea istoria agitată, plină de surprize și îndelungată a zborului uman.

Angela Jianu

De 10 franci... evaziune

Cărțulii cu coperți lucioase înfățișînd doi eroi frumoși, un „el" și o „ea", ochi în ochi, înlănțuiți pe sub palmieri... Colecțiile romanului „roz" nu fac economie de învelișuri colorate și, ca mărgelele de sticlă strălucitoare, atrag fără greș un public de o anumită categorie. Și cînd, răsfoindu-le, dau de scene „palpitante", de aventuri amoroase trăite sub constelațiile celeilalte emisfere, iar, la capătul suspensului, au satisfacția unui happy end, gospodinele se grăbesc să le așeze în coș printre cîrnați și zarzavaturi (costă doar 10 franci). Elevele și le trec pe sub bancă, vînzătoarele și coafezele le devorează în extaz.

Pare un lucru minor. Dintotdeauna au existat romane dulceag-sentimentale satisfăcînd gusturi îndoielnice.

Dar romanul „roz" s-a transformat, în ultimul timp, într-un produs de copleșitoare serie. Pentru că a găsit, ca orice articol cu priză la public în societatea de consum, minți interesate care au pus pe roate, în acest caz, o întreagă „industrie a inimii".

În Franța, de exemplu, „mareea roz" amenință să invadeze piața cărții prin 18 000 de centre de vînzare, în rafale de cîte 110 000 — 170 000 exemplare pentru fiecare din cele 34 de titluri lunare. Totul pare fabulos, ca și cifra de afaceri a societății „Harlequin-France": *300 milioane de franci pe an, din care 20 la sută beneficii.*

„Harlequin", *în anii 50 o mică editură canadiană ce se ocupa cu retipărirea unor cărți englezești nu de cea mai bună calitate, după alianța cu puternicul grup de presă „Torstar" și o reorganizare pe bază de supermanagement în stil american, a ajuns azi să vîndă 200 milioane de volume pe an în Statele Unite, 140 milioane în 23 țări, din Japonia pînă în America Latină, trecînd prin Australia și lumea arabă.*

În Franța, „industria inimii" montată de „Harlequin" folosește 70 traducători, care transcriu din goana condeiului „romanțuri" englezești, și vreo 50 de autori francezi, în cea mai mare parte femei, care „creează" sub strictul control al directoarei literare. Nimic nu e lăsat la întîmplare. Rețeta sigură care atinge corzile sensibile ale publicului consumator a fost cu grijă elaborată de o echipă de marketing, după ce a fost testată pe un eșantion de cititoare.

Să vedem deci cam ce li se servește, într-o limbă care nu ocolește nici un clișeu. Eroina este fecioară, de preferință orfană, bineînțeles tulburător de frumoasă, slabă și vulnerabilă. Bărbatul este, cum spun spaniolii, „macho", pasionat, de condiție socială superioară (chirurg de renume, moștenitor bogat etc.). Ei își „desfășoară" amorul pe un fundal exotic, prin labirinturile vreunui palat sau chiar pe la Hollywood. Important e că, la sfîrșit, după circa 180 pagini de pasiune furtunoasă, urmăriri, „malentendu"-uri, fericirea cuplului în cauză face fericirea sensibilelor cititoare... și a ingenioșilor fabricanți de iluzie.

Expansiunea romanului facil este cu atît mai îngrijorătoare cu cît cuprinde o mai mare parte a producției de carte accesibilă tuturor: „Livre de poche". *Și această industrie nu este amenințată cu stagnarea nici chiar de criza economică. Dimpotrivă, sînt destule femei care doresc să-și cumpere, în vremuri de austeritate, cu numai 10 franci o evaziune din realitatea incomodă.*

A.B.

FORMULA 1:

business şi risc...

Cursele de Formula 1 se desfăşoară, an de an, pe un teren extrem de tensionat, pe care îşi dispută întîietatea marile firme producătoare de automobile. Limitele posibilului sînt împinse din ce în ce mai departe, într-o luptă strînsă, unde fiecare secundă cîştigată, printr-o ingeniozitate tehnică sau o manevră tactică, costă imens. Imens costă şi organizarea fiecărei competiţii, în care se află angrenate, în afară de protagoniştii constructori şi piloţi, o întreagă serie de alte forţe care se înfruntă, se elimină sau se completează.

Sportul automobilistic înseamnă în Franţa, de exemplu, un volum de afaceri anual de 700 milioane de franci. Cine-i dă, cine-i înghite şi cui prodest?

Mai vizibil este cine-i înghite. În primul rînd, elementul fundamental al acestei competiţii spectaculoase: motorul, care are şi bugetul cel mai important. Un motor Ford-Cosworth DFY, ultimul model, costă nici mai mult, nici mai puţin decît 400 000 franci. În 1984, creşterea puterii motoarelor Renault-turbo V6 de la Ligier-Gitanes va costa 5—6 milioane de franci. Şi într-un domeniu în care supralicitarea tehnică este raţiunea de a fi, învechirea morală intervine vertiginos. Astfel, la sfîrşitul fiecărui sezon, motoarele care n-au crăpat sînt deja demodate.

Apoi, preocuparea pentru a scădea mereu greutatea maşinilor. Un şasiu de Formula 1 a ajuns să cîntărească 30 kg. În ce priveşte caroseria, aluminiul şi fibra de sticlă, prea grele acum, sînt înlocuite cu „sandwichuri" de fibră de carbon, sau „faguri de albine" de tip Kevlar. Fiecare kilogram pierdut prin folosirea unui material nou este estimat la 20 000 franci. În ultimii doi ani, automobilele de Formula 1 „au slăbit" cu 15 kg.

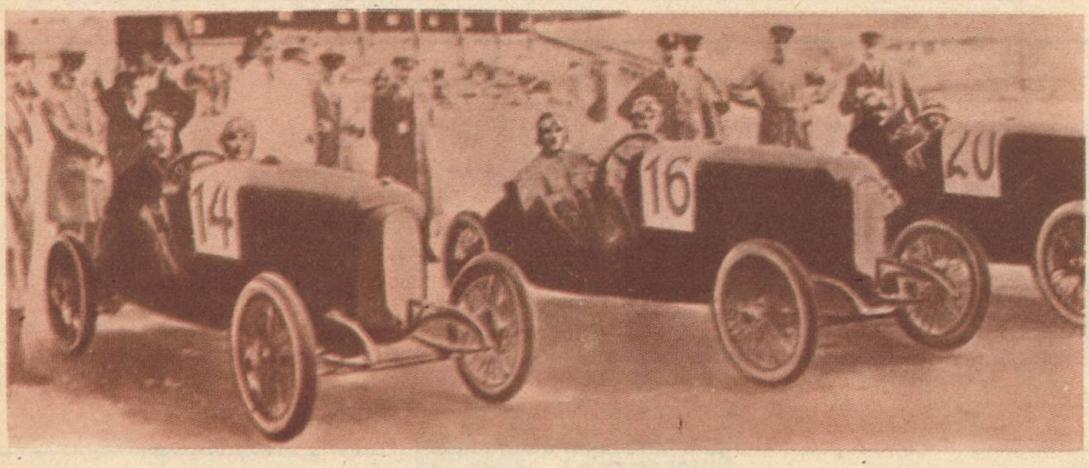
Cauciucurile, la rîndul lor, sînt extrem de solicitate şi se consumă în cantităţi industriale. În toate variantele, de la cele de pistă uscată pînă la cele pentru ploaie torenţială, Formula 1 are nevoie anual în Franţa de 25 000 cauciucuri a 5 000 franci bucata.

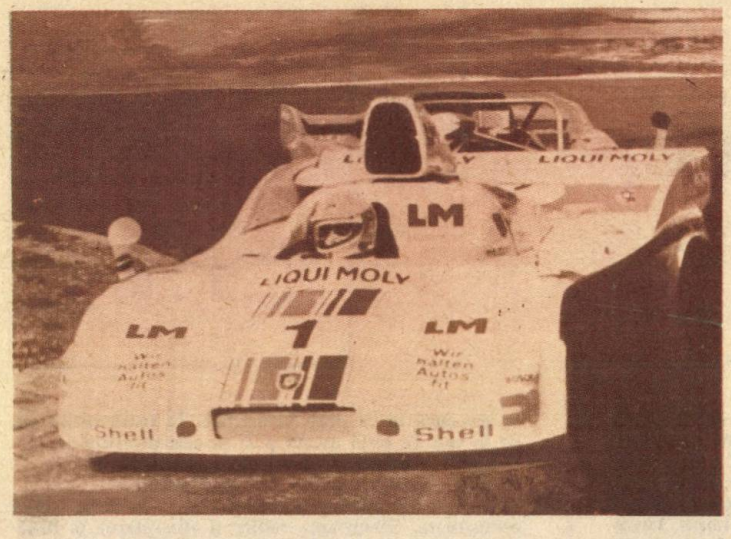
În lupta contracronometru intervin şi manevre tactice costisitoare. Schimbarea roţilor şi alimentarea la jumătatea cursei duc la cîştigarea unei secunde plătită cu 500 000 franci. Căci, pentru a turna 200 litri de benzină într-un motor încins la 800°C şi a schimba 4 roţi în 13 secunde, trebuie o echipă supraantrenată de 13 oameni.

Contrar aşteptărilor, piloţii, virtuozi ai volanului, reprezintă, în bugetul Formulei 1, o cantitate neglijabilă. O mică parte sînt extraordinar plătiţi, ajungînd pînă la 8 milioane de franci pe an, în timp ce alţii, în mod paradoxal, trebuie să plătească pentru a putea intra în rîndurile competiţionarilor. De exemplu, pentru ca brazilianul Paul Boesel să ocupe un loc în echipa de la garajul Ligier-Gitanes, Societatea Braziliană de Cafea a plătit 3 milioane de franci. Chiar şi pe austriacul Niki Lauda, fost campion mondial în 1975—77, o bancă din ţara sa l-a „sprijinit" în 1971 pentru a-şi face debutul. Ca să-şi mărească veniturile, piloţii fac publicitate. Ei negociază, gospodăreşte, fiecare locşor rămas liber pe combinezonul lor pentru a înscrie numele firmelor doritoare.

Şi mulţi dintre aceşti temerari, care trăiesc mereu la marginea riscului, plătesc cu viaţa. În ultimii 10 ani, au murit în accidente a treia parte din cîştigătorii tuturor concursurilor dotate cu Marele Premiu.

1934. La start automobile-sport NSU, cu motor de 4 cilindri şi capacitate de 1300 cc





Automobil de cursă sau sandwich publicitar?

Cine finanțează acest sport extrem de costisitor? În Franța există 16 garaje, fiecare avînd între 30—160 angajați care se ocupă de construirea și întreținerea a cel puțin trei mașini. Sînt foarte rare garajele care reușesc să se autofinanțeze. Pentru restul, investițiile sînt făcute de ramurile industriale care se ocupă de șosele, combustibili, mașini, ba chiar și alte sectoare interesate. De aici rezultă asocieri foarte frecvente între firme constructoare de automobile și companii petroliere, ca Ferrari-Agip, sau Renault-Elf. Apar și asociații mai insolite, ca cea între Union Jack (Marea Britanie) și Flamura verde saudită.

Sumele investite sînt greu de apreciat, dar, de exemplu, în cazul Regiei Renault (104 miliarde franci cifră de afaceri anuală) participarea la Formula 1 echivalează cu cheltuielile pentru a lansa un nou model în Europa și se apreciază că ar pune în joc cam 100 milioane de franci.

Susținătorii extrasportivi joacă un rol foarte important. În lupta pentru a-și impune produsele pe piață, o sumedenie de firme au găsit în cursele de Formula 1, atît de spectaculoase și îndrăgite de public, locul pentru a-și plasa cea mai sigură reclamă. Și aceasta fiindcă Formula 1, în afară de spectatorii de pe marginea pistei, strînge anual, în fața micilor ecrane, 8 miliarde de telespectatori!

Camera de luat vederi insistă asupra fiecărei vedete circa 13 secunde (și aici, mai este loc de tîrguieli), durata unui „spot" publicitar mediu, și deci înscrierea numelui unui produs sau firme la vedere, pe caroserie, combinezoane și casca pilotului, pe panourile de pe marginea traseului, este foarte percutantă. Reclama făcută de cîștigător înseamnă creșteri spectaculoase la vînzarea respectivelor produse. Deci cîștigătorii sînt cei mai solicitați de „extrasportivi", și lupta pentru primele locuri este acerbă.

Organizatorul, managerul întregii afaceri, este în Franța Asociația Constructorilor de Formula 1, FOCA. La sfîrșit, ea împarte „potul" între garaje, ținînd seama de nenumărate criterii, pe prim plan fiind, însă, recordurile de tur de încercare și clasificările la campionatele mondiale. În mîinile celor care luptă pentru obținerea performanțelor — constructorii și piloții — rămîn puțini bani. Își iau partea cei care stau în spatele garajelor, fiecare după investițiile făcute. Și vor investi din nou în cei mai rentabili, în cei mai buni.

Alida Burada

LUMEA '84
almanah realizat de revista «LUMEA»
săptămînal de politică externă

Prezentarea grafică:
CONSTANTIN CIAREC,
VICTORIA ARGINT, VLADIMIR SLAVU
Coperta: SERGIU GEORGESCU

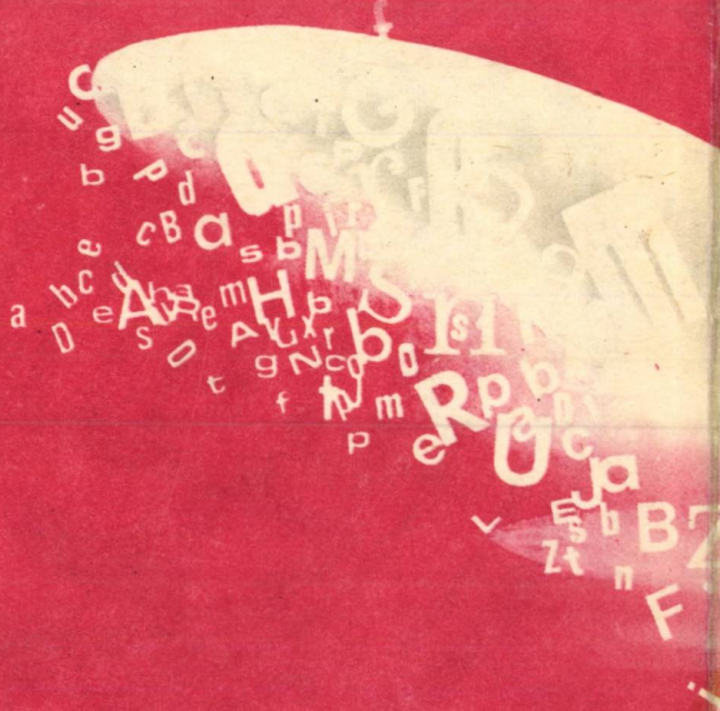
Redactarea Almanahului a fost încheiată la 25 octombrie a.c.

Tiparul executat la Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii"

BIBLIOTECA „ASTRA"
SIBIU

LUMEA

lumea



Lei 25